Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4390**

17. Wahlperiode 11. 01. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Korte, Ulla Jelpke, Jens Petermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/4311 –

Sicherheitsmaßnahmen im Luftverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Ende Oktober 2010 wurden aus dem Jemen Pakete mit Sprengsätzen verschickt. Ein Bombenpaket wurde am Flughafen Köln-Bonn umgeschlagen und passierte alle Kontrollen, bis es auf dem englischen East Midlands Airport identifiziert und entschärft werden konnte. Wenige Tage später schon wurde eine Bombe in der Poststelle des Kanzleramts entschärft, die aus Griechenland abgeschickt wurde. Auch dieses Paket ist per Luftpost in die Bundesrepublik Deutschland gekommen.

Seit den Anschlägen vom 11. September 2001 sind verschiedenste, auch umstrittene Maßnahmen eingeleitet worden, die zur Sicherheit im Flugverkehr beitragen sollen: vom Verbot von Flüssigkeiten im Gepäck über die Kontrolle von Schuhen bis hin zur Erhebung und Übermittlung von Passagierdaten wie bestellter Optionskost oder den Namen der Reisebüromitarbeiter, die die Buchung vorgenommen haben. Auch über die Einführung von Körperscannern an den Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland scheint es in der Bundesregierung schon einen Konsens zu geben.

Dieser Aufwand steht in einem extremen Missverhältnis zu der großen Leichtigkeit, die bislang bei der Überprüfung von Luftfracht an den Tag gelegt wurde. Angesichts dessen, dass das Bundesministeriums des Innern (BMI) laut „FOCUS“ vom 13. November 2010 von Seiten der Deutschen Lufthansa AG bereits im Februar auf gravierende Sicherheitsmängel am Flughafen Sanaa im Jemen hingewiesen wurde, stellt sich die Frage, welche Konsequenzen das BMI aus diesen Hinweisen mit Blick auf die Gefährdungslage zog.

Dass die Ende Oktober 2010 versuchten Anschläge nicht an den Kontrollen z. B. am Flughafen Köln-Bonn scheiterten und die Bomben erst zu einem späteren Zeitpunkt anhand ausgewerteter Informationen entdeckt wurden, lässt den Schluss zu, dass das BMI, auch nach den Hinweisen der Deutschen Lufthansa AG im Februar 2010, offensichtlich zu wenig getan hat, um das Risiko gefährlicher Luftfrachtpakete zu minimieren.

Der Zoll beklagte zudem, er habe die Papiere des Bombenpakets, das über den Flughafen Köln-Bonn umgeschlagen wurde, erst vom Paketdienst UPS erhal-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 7. Januar 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

ten, als sich das Paket bereits in der Luft befand. Dies sei ein allgemeines Problem, zitiert die BDZ – Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft in einem offenen Brief an den Bundesminister der Finanzen, Dr. Wolfgang Schäuble, vom 11. November 2010 Insider, da Kontrollen anhand von Frachtlisten zu einem Drittel ins Leere laufen würden. Selbst wenn die Frist von vier Stunden vor der Landung eines Flugzeugs in der EU zur Anmeldung von Gütern eingehalten würde, so die Gewerkschaft, stünde zu wenig Zeit zur Abwehr von bei der Risikoanalyse erkannten Gefahren zur Verfügung. Von Polizei- und Zollgewerkschaften wird auch kritisiert, dass der Einsatz von Personal an den Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland nicht an den stetig wachsenden Passagier- und Frachtverkehr angepasst würde. Die Menge beförderter Luftfracht an deutschen Flughäfen stieg vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2008 um 64 Prozent; die Anzahl der beförderten Passagiere wuchs im selben Zeitraum um 38 Prozent.

1. Wie viel Prozent der auf den Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland aufgegebenen oder umgeschlagenen Waren und Postsendungen wurden vor und nach dem 29. Oktober 2010 im Durchschnitt einer Kontrolle auf Gefahrenstoffe unterzogen, und hält die Bundesregierung diesen Anteil für ausreichend?

Alle Fracht- und Postsendungen, die auf Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland aufgegeben werden, und alle Fracht- und Postsendungen, die aus Staaten der Europäischen Union oder aus Drittstaaten auf den Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland umgeschlagen werden, sind einer Luftsicherheitskontrolle zu unterziehen.

Wegen der aktuellen Vorkommnisse wird zurzeit national und auf EU-Ebene geprüft, inwieweit insbesondere in Drittstaaten die Kontrollen verbessert, die Risikoanalysemöglichkeiten im Inland weiter ausgebaut und die Transferfrachtkontrollen auf deutschen Flughäfen bei konkreten Gefährdungshinweisen optimiert werden können.

2. Von welchen Behörden oder Unternehmen werden diese Kontrollen durchgeführt und auf welche Art und Weise?

Die Sicherheitskontrollen von Luftfracht und -post werden von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern und geschäftlichen Versendern durchgeführt. Regelungen zur Art und Weise der Sicherheitskontrollen sind in Kapitel 6 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010* der EU-Kommission vom 4. März 2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit dargelegt. Detaillierte Vorgaben, insbesondere zu den Kontrollverfahren, finden sich in einem gesonderten Beschluss der EU-Kommission, der an die Mitgliedstaaten adressiert und als Verschlusssache Vertraulich eingestuft ist.

3. Welche Vorgaben existieren bezüglich des zu überprüfenden Anteils der Luftfrachtsendungen sowie der Methodik der Kontrollen und der Kriterien, nach denen Luftfrachtgüter untersucht werden?

Zur Gewährleistung der Luftsicherheit sind grundsätzlich alle Luftfrachtsendungen zu kontrollieren (siehe Antwort zu Frage 1). Die Methodik der Kontrollen und die Kriterien sind in Kapitel 6 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010* niedergelegt (siehe Antwort zu Frage 2).

---

* Von einer Drucklegung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 wurde abgesehen. Diese ist als Anlage auf Drucksache 17/4390 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

4. Wie wurde das Personal bei den für Luftfracht zuständigen Zollbehörden in den letzten zehn Jahren an das erhöhte Fracht- und Passagieraufkommen angepasst (bitte Einstellungen und Austritte auflisten)?

Der Personalbestand bei den Dienststellen/Organisationseinheiten der Zollverwaltung im Bereich der Kontrolle und weiteren Behandlung von Luftfracht ist in den letzten zehn Jahren unter Berücksichtigung der Zu- und Abgänge nahezu unverändert geblieben. Die Einschätzung beruht auf einer Auswertung des Personaleinsatzes der Jahre 2001 bis 2010 an den internationalen Flughäfen Hamburg, Bremen, Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld, Hannover, Düsseldorf, Frankfurt, Köln, München und Stuttgart.

Dabei ist zu beachten, dass es innerhalb der letzten zehn Jahre zu einer erheblichen Optimierung der Arbeitsprozesse gekommen ist. Insbesondere im Bereich der Warenabfertigung von Luftfracht haben die weitere Umsetzung einer risikoorientierten Kontrollstrategie sowie der Einsatz von IT-Verfahren zu einer Beschleunigung der Arbeitsvorgänge geführt.

5. Wie hoch sind die Personalfehlbestände der Zolldienststellen im Bereich Frachtkontrolle?

Der absolute Personalfehlbestand im Bereich der Frachtkontrolle beläuft sich bei den internationalen Flughäfen Hamburg, Bremen, Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld, Hannover, Düsseldorf, Frankfurt, Köln, München und Stuttgart derzeit auf rd. 280 Arbeitskräfte.

6. Wie wurde das Personal bei den für Passagierkontrollen zuständigen Bundespolizeistellen in den letzten zehn Jahren an das erhöhte Fracht- und Passagieraufkommen angepasst (bitte Einstellungen und Austritte auflisten)?

Auf den Flughäfen, auf denen die Bundespolizei die Aufgaben nach § 5 des Luftsicherheitsgesetzes (Fluggast- und Gepäckkontrollen) wahrnimmt, werden die grenzpolizeilichen und Luftsicherheitsaufgaben sowie gegebenenfalls auch die bahnpolizeilichen Aufgaben integrativ wahrgenommen. Aus diesem Grund sind keine Dienstposten separiert für die Luftsicherheitsaufgaben der Bundespolizei ausgewiesen. Eine Aussage über „Einstellungen“ und „Austritte“ bei den zuständigen Bundespolizeidienststellen ist daher nicht möglich. Für Sicherheitsmaßnahmen im Bereich der Luftfracht ist die Bundespolizei nicht zuständig.

7. Welchen Sicherheitskriterien muss Luftfracht aus EU- sowie aus Nicht-EU-Staaten entsprechen, um in die Bundesrepublik Deutschland eingeführt werden zu dürfen, wie wird die Einhaltung dieser Kriterien überprüft und von wem?

Die Sicherheitskriterien für Luftfracht aus EU-Staaten ergeben sich aus dem Kapitel 6 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 und ihren Durchführungsvorschriften, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 185/2010*.

* Von einer Drucklegung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 wurde abgesehen. Diese ist als Anlage auf Drucksache 17/4390 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Die Einhaltung der Vorschriften wird überprüft durch Inspektionen, Audits, Tests u. a. der nationalen Luftsicherheitsbehörden und der EU-Kommission. Einzelheiten zu den nationalen Qualitätskontrollmaßnahmen sind geregelt in der Verordnung (EU) Nr. 18/2010 der EU-Kommission vom 8. Januar 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme im Bereich der Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt. Vorgaben für die Qualitätskontrollen durch die Europäische Kommission enthält die Verordnung (EU) Nr. 72/2010 der EU-Kommission vom 26. Januar 2010 zur Festlegung von Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der EU-Kommission.

Für Luftfracht aus Nicht-EU-Staaten gilt Kapitel 4.6 des Annex 17 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt. Die Einhaltung der Vorgaben wird durch Audits der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) überprüft. Die Vorschriften gelten für die 190 Vertragsstaaten der ICAO.

8. Wie viele Unternehmen, die auf den Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland Luftfracht aufgeben, transportieren, umschlagen oder einführen, besitzen derzeit den Status von reglementierten Beauftragten, nach welchen Maßgaben werden Unternehmen vor ihrer Zulassung als reglementierte Beauftragte überprüft und durch wen?

9. Welche Vorgaben existieren gegenüber reglementierten Beauftragten bezüglich der Verfahren und Maßnahmen zur Durchführung der Kontrollen ihrer Luftfrachtgüter, und von wem wird die Einhaltung dieser Vorgaben in welchen Abständen überwacht oder überprüft?

10. Wie viele Unternehmen, die auf den Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland Luftfracht aufgeben, besitzen derzeit den Status von bekannten Versendern, nach welchen Maßgaben werden Unternehmen vor ihrer Zulassung als bekannte Versender überprüft und durch wen?

11. Welche Vorgaben existieren gegenüber bekannten Versendern bezüglich der Verfahren und Maßnahmen zur Durchführung der Kontrollen ihrer Luftfrachtgüter, und von wem wird die Einhaltung dieser Vorgaben in welchen Abständen überwacht oder überprüft?

Die Fragen 8 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Luftfahrt-Bundesamt ist für die Zulassung der reglementierten Beauftragten und der bekannten Versender zuständig. Mit Stand 22. Dezember 2010 sind 707 Unternehmen mit insgesamt 1 337 Betriebsstandorten als reglementierte Beauftragte zugelassen. Zirka 65 000 bekannte Versender sind im Rahmen der Übergangsfrist von den reglementierten Beauftragten anerkannt. Behördliche Zulassungen von bekannten Versendern wurden durch das Luftfahrt-Bundesamt noch nicht ausgesprochen.

Die Zulassungsvoraussetzungen ergeben sich aus den Nummern 6.3. und 6.4. des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010* und aus dem o. g. Beschluss. Aufgrund des Umfanges der Voraussetzungen sind die Nummern 6.3 und 6.4 als Kopie beigefügt. Das Luftfahrt-Bundesamt nimmt die Aufsicht über die reglementierten Beauftragten und bekannten Versender wahr. Die Verfahren und Maßnahmen zur Durchführung der Kontrollen von Luftfracht ergeben sich ebenfalls aus Kapitel 6 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010* und

* Von einer Drucklegung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 wurde abgesehen. Diese ist als Anlage auf Drucksache 17/4390 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

aus dem Beschluss der EU-Kommission. Die Überwachung der Sicherungsmaßnahmen bei den reglementierten Beauftragten erfolgt durch das Luftfahrt-Bundesamt quartalsweise pro Betriebsstandort. Bei den bekannten Versendern ist eine Aufsichtsmaßnahme pro Jahr pro Standort als Aufsichtsstandard angesetzt.

12. Wie viele Verstöße welcher Art gegen die Sicherheitsauflagen wurden seit 2002 bei bekannten Versendern sowie bei reglementierten Beauftragten festgestellt, und wie wurden diese geahndet (bitte nach Jahren und – falls erfasst – Gefährdungsgrad aufschlüsseln)?

Das Luftfahrt-Bundesamt lässt erst seit dem 1. Februar 2006 reglementierte Beauftragte zu. Über den Zeitraum vorher können daher keine Aussagen gemacht werden.

Von 2007 bis heute wurden an den Betriebsstandorten der reglementierten Beauftragten Vor-Ort-Kontrollen durchgeführt. Bei Feststellungen, die während dieser Vor-Ort-Kontrollen gemacht wurden, handelte es sich vorrangig um Mängel hinsichtlich der dokumentarischen Darstellung der Verfahren im Luftfracht-Sicherheitsprogramm, fehlende oder fehlerhafte Unterweisung des Betriebspersonals, mangelhafte Zugangssicherung oder ungültige Sicherheitserklärungen von bekannten Versendern.

Den reglementierten Beauftragten wurde eine unverzügliche Beseitigung der Mängel auferlegt. Die Zulassung wurde ggf. mit Auflagen versehen, für die Nachbesserung wurden Fristen gesetzt und bei Nichtabstellung der festgestellten Mängel blieb als letzte Maßnahme der Entzug der Zulassung.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2010 66 unangemeldete Inspektionen, zusätzlich zu den turnusgemäßen Vor-Ort-Kontrollen bei reglementierten Beauftragten durchgeführt. Bei 16 reglementierten Beauftragten mussten Auflagen erteilt werden. Schwere Mängel, die zum Entzug der Zulassung geführt hätten, wurden nicht festgestellt.

Bei 178 bekannten Versendern wurden im Jahr 2010 unangemeldete Kontrollen durchgeführt. Mängel, vorwiegend leichterer Art, wurden bei 133 bekannten Versendern festgestellt. In 15 Fällen führten schwere Mängel zur Untersagung der Tätigkeit als bekannter Versender.

Als Mängel bei den Aufsichtsbesuchen bei den Betriebsstandorten der bekannten Versender wurden vorrangig die fehlende Sicherheitsunterweisung des Personals bzw. die Dokumentation darüber sowie eine unzureichende Zugangssicherung im Bereich der Luftfracht und ungültige Sicherheitserklärungen festgestellt.

22 Prozent der Unternehmen erfüllten die Anforderungen für bekannte Versender.

Für die restlichen Unternehmen galt, dass in 68 Prozent aller Fälle Auflagen erteilt wurden; 5 Prozent wurde die Anerkennung als bekannte Versender behördlich entzogen und 5 Prozent der Unternehmen haben von sich aus den Status bekannter Versender aufgegeben. Weitere Zahlen liegen der Bundesregierung nicht vor.

13. Nach welchen Standards müssen Luftfrachtgüter mit dem Ziel Bundesrepublik Deutschland, sowie Transit- und Transferfracht vor dem Abflug in Drittstaaten kontrolliert werden, und wie wird die Einhaltung dieser Standards überprüft?

Für Luftfracht aus Nicht-EU-Staaten gilt Kapitel 4.6 des Annex 17 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, vgl. Antwort zu Frage 7. Die Einhaltung der Vorgaben wird durch ICAO-Audits überprüft.

14. Ist nach Ansicht der Bundesregierung das Verhältnis zwischen Kundenservice in der Frachtabfertigung, also der beschleunigten Warenabwicklung, sowie Sicherheitsüberprüfungen beim Zoll ausgewogen, oder sieht die Bundesregierung hier Handlungsbedarf?

Ein risikoorientierter Kontrollansatz ist auch im Bereich des Luftfrachtverkehrs zweckmäßig. Zur Prüfung des Verhältnisses zwischen effektiven Risikoanalyse- und Kontrollmöglichkeiten sowie der Leichtigkeit des Warenverkehrs begrüßt die Bundesregierung die in Nummer 11 des Berichts der Hochrangigen Gruppe der EU-Kommission vom 30. November 2010 über die Erhöhung der Sicherheit von Luftfracht vorgeschlagenen Maßnahmen (Dokument 16271/1/10 REV 1).

15. Ist der Bundesregierung das auf „SPIEGEL ONLINE“ am 11. November 2010 geschilderte Problem bekannt, dass nach Angaben des Zolls in mehr als einem Drittel der Fälle Sendungen per Flugzeug verschickt werden, ohne dass deren Papiere rechtzeitig vorliegen, was hat sie bislang dagegen getan, und welche Auswirkungen haben diese Umstände auf die ab dem 1. Januar 2010 mit den Partnerverwaltungen der EU durchzuführende Sicherheitsrisikoanalyse?

Die im zitierten Presseartikel genannte Zahl angeblicher Kontrollprobleme ist für die Bundesregierung nicht nachvollziehbar. Beanstandungen sind vielmehr auf Einzelfälle beschränkt, die bereits in Anbetracht des Umfangs der täglichen Warenbewegungen nie vollständig vermeidbar sein werden.

Zur Minimierung eventueller Defizite besteht ein ständiger Dialog zwischen den örtlichen Zolldienststellen sowie den betroffenen Wirtschaftsbeteiligten. Darüber hinaus ist nach Einführung der Verpflichtung zur Abgabe summarischer Eingangsanmeldungen ab dem 1. Januar 2011 vorgesehen, parallel auf Bundesebene die Optimierungsmöglichkeiten mit den betroffenen Unternehmen zu erörtern.

16. Trifft es zu, dass der Sicherheitschef der Deutschen Lufthansa AG mehrfach, vom 22. Februar 2010 bis zuletzt am 7. Oktober 2010, mit dem Bundesinnenministerium Kontakt aufgenommen hat, um es auf die Sicherheitslage in Sanaa, Jemen, hinzuweisen?

Ja.

17. Wenn ja,

    a) an welche Abteilungen des BMI wurden die Informationen der Deutschen Lufthansa AG jeweils weitergeleitet (bitte nach Datum aufschlüsseln),

    b) hatte der Innenminister Kenntnis von diesen Hinweisen,

    c) hat das BMI die Angaben der Lufthansa geprüft,

    d) wurde das BMI aufgrund der Hinweise tätig, und wenn ja, wann und in welcher Form?

Die Schreiben der Deutschen Lufthansa AG waren an die im Bundesministerium des Innern für Luftsicherheit zuständige Abteilung gerichtet. Die Sicherheitslage im Jemen im Allgemeinen und die Luftsicherheitslage im Speziellen waren und sind der Bundesregierung sowie den in diesem Bereich operierenden Luftfahrtunternehmen bekannt. Staatliche Einwirkungsmöglichkeiten seitens der Bundesrepublik Deutschland sind sowohl aus rechtlichen Gründen als auch aus tatsächlichen Möglichkeiten begrenzt; allenfalls ist im Einvernehmen mit dem jeweiligen Staat eine Beratung bzw. eine Unterstützung möglich. Die zentrale Verantwortung zur Verbesserung der Luftsicherheit am Flughafen Sanaa liegt bei den jemenitischen Behörden. Unter Eigensicherungsaspekten entscheiden die Luftfahrtunternehmen über ergänzende Maßnahmen vor Ort oder über die Nichtbedienung der entsprechenden Destination.

18. Bedeutet die Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der auf seiner Homepage veröffentlichten Stellungnahme „Sicherheit in der Luftfracht“ vom 1. November 2010, als Sofortmaßnahme sei „vorhandene und lagernde Fracht aus dem Jemen bis auf weiteres einer hundertprozentigen Kontrolle zuzuführen“, dass eine vollständige Kontrolle vor dem 1. November 2010 nicht stattgefunden hat?

Nein, die Aussage bedeutet, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Hinblick auf eine konkrete Gefährdungslage über europäische und internationale Vorgaben hinaus reagiert hat.

19. Teilt die Bundesregierung die im Bericht der Hochrangigen Gruppe der EU-Kommission über die Erhöhung der Sicherheit von Luftfracht vom 30. November 2010 (Absatz 11) geäußerte Auffassung, den EU-Zollbehörden müssten zukünftig zur Risikobewertung notwendige Anhaltspunkte bereits vor dem Beladen von Flugzeugen vorliegen, und bedeutet dieser Vorschlag, dass eine solche Risikoanalyse derzeit nicht stattfindet?

Ja, die Bundesregierung stimmt dem Bericht zu.

In Anbetracht der Flexibilität der Warenströme und aufgrund der erstmals nach Eintreffen der Ware im Bundesgebiet gegebenen Prüfmöglichkeit erfolgt die Risikobewertung aktuell nicht bereits vor Verladung der Ware, sondern während des Transports. Auch für die ab dem 1. Januar 2011 durchzuführende Sicherheitsrisikoanalyse sehen die Artikel 184d, 184a der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der EU-Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften eine Risikobewertung im Luftfrachtbereich erst nach dem Start des Luftfahrzeuges vor.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 14 ausgeführt, begrüßt die Bundesregierung die Evaluierung auch der bestehenden Fristen.

20. Teilt die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der am 24. November 2010 vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bekannt gemachten Verstöße von reglementierten Beauftragten und bekannten Versendern gegen Sicherheitsauflagen, den im o. g. Bericht (Absatz 14) gemachten Vorschlag, die Zulassungsverfahren für bekannte Versender und reglementierte Beauftragte zu beschleunigen?

Ja.

21. Wenn ja, welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für eine Beschleunigung der Zulassungsverfahren für bekannte Versender und reglementierte Beauftragte, und wie will sie dabei das Niveau der Kontrollen halten?

Es werden alle Anstrengungen unternommen, das behördliche Zulassungsverfahren für die bekannten Versender zu beschleunigen und vor Ablauf der dreijährigen Übergangsfrist möglichst frühzeitig abzuschließen. Es werden ebenfalls Anstrengungen unternommen, die behördliche Zulassung der reglementierten Beauftragten zu beschleunigen.

Um die Zulassungsverfahren zu beschleunigen, wird das Luftfahrt-Bundesamt derzeit schrittweise mit zusätzlichem Personal aufgestockt.

22. Welche Sicherheitsvoraussetzungen müssen die Betreiber von Duty Free Shops im Sicherheits- und Transitbereich sowie deren Zulieferer erfüllen?

23. Werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Geschäften im Sicherheits- und Transitbereich sowie die von Zulieferern sicherheitsüberprüft, und wenn ja, in welchen Abständen?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Betreiber von Duty-Free-Shops im Sicherheits- und Transitbereich dürfen nur Personal einsetzen, dessen Zuverlässigkeit überprüft wurde. Rechtliche Grundlage hierfür ist die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in Verbindung mit Verordnung (EU) Nr. 185/2010*. Das Personal wird gemäß § 7 des Luftsicherheitsgesetzes in Verbindung mit der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung vor der Tätigkeitsaufnahme und dann im Abstand von fünf Jahren einer Zuverlässigkeitsüberprüfung unterzogen. Sie unterliegen zudem der regelmäßigen Nachberichtspflicht der beteiligten Behörden und Stellen, so dass auch nachträglich bekannt gewordene Erkenntnisse in die Bewertung einfließen. Das Personal erhält außerdem eine Sicherheitsschulung.

Bei der Anlieferung an die Verkaufsstellen sind die Lieferungen auf Manipulationen zu überprüfen. Sofern Gegenstände durch einen sog. bekannten Lieferanten angeliefert werden, ist die dort für die Sicherheit verantwortliche Person einer Zuverlässigkeitsüberprüfung zu unterziehen. Das Personal des bekannten Lieferanten erhält eine Sicherheitsschulung.

24. Auf welche Art und Weise und von wem wird für den Verkauf im Sicherheits- und Transitbereich bestimmte Ware auf Gefahrenstoffe überprüft?

Flughafenlieferungen werden an der Schnittstelle zum Sicherheitsbereich des Flughafens durch eigene oder beauftragte Luftsicherheitskontrollkräfte des Flughafenunternehmers gemäß den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in

---

* Von einer Drucklegung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 wurde abgesehen. Diese ist als Anlage auf Drucksache 17/4390 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Verbindung mit Kapitel 9 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010* kontrolliert. Zulässige Kontrollmethoden sind Sichtkontrolle, Durchsuchung von Hand, Röntgenkontrolle und Kontrolle auf Sprengstoff oder Sprengstoffspuren durch technisches Gerät oder Sprengstoffspürhunde.

25. Welche Gefahrenstoffe, wie hochprozentige Alkoholika und Parfüms, brennbare Gase, Glasflaschen etc., sind auf Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland hinter den Sicherheitskontrollen für Passagiere zu erwerben?

26. Wieso geht, nach Ansicht der Bundesregierung, von diesen Stoffen, im Gegensatz zu mitgebrachten Flüssigkeiten oder scharfen Gegenständen, wie z. B. Nagelscheren, keine Gefahr aus?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Verkaufsläden hinter den Luftsicherheitskontrollen können Stoffe und Gegenstände verkauft und erworben werden, die nicht als verbotene Gegenstände nach Anlage 4-C der Verordnung (EU) Nr. 185/2010* klassifiziert sind.

Die in den Duty-Free-Shops verkäuflichen Flüssigkeiten sind zuvor nach den Regularien der Verordnungen (EG) Nr. 300/2008 und (EU) Nr. 185/2010* (Anhang, Kapitel 9) kontrolliert worden.

* Von einer Drucklegung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 wurde abgesehen. Diese ist als Anlage auf Drucksache 17/4390 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Anlage

VERORDNUNG (EU) Nr. 185/2010 DER KOMMISSION

vom 4. März 2010

zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit (Text von Bedeutung für den EWR)

Anhang

6. FRACHT UND POST

6.3. REGLEMENTIERTE BEAUFTRAGTE

6.3.1. **Zulassung von reglementierten Beauftragten**

6.3.1.1. Reglementierte Beauftragte werden durch die zuständige Behörde zugelassen.

Die Zulassung zum reglementierten Beauftragten gilt nur für den jeweiligen Betriebsstandort.

Als reglementierter Beauftragter zugelassen wird jede Stelle, die die in Nummer 6.3.2 genannten Sicherheitskontrollen durchführt. Dazu gehören auch externe Logistikanbieter, die verantwortlich sind für integrierte Lager-und Transportdienstleistungen, Luftfahrtunternehmen und Abfertigungsagenten.

Reglementierte Beauftragte können Unteraufträge vergeben für

a) jede der in Nummer 6.3.2 genannten Sicherheitskontrollen an einen anderen reglementierten Beauftragten,

b) jede der in Nummer 6.3.2 genannten Sicherheitskontrollen an eine andere Stelle, wenn die Kontrollen auf dem Betriebsgelände des reglementierten Beauftragten oder an einem Flughafen stattfinden und durch das Sicherheitsprogramm des reglementierten Beauftragten oder des Flughafens abgedeckt sind,

c) jede der in Nummer 6.3.2 genannten Sicherheitskontrollen an eine andere Stelle, wenn die Kontrollen an einem anderen Ort als dem Betriebsgelände des reglementierten Beauftragten oder einem Flughafen stattfinden und die betreffende Stelle für die Erbringung dieser Dienstleistungen von der zuständigen Behörde zertifiziert oder zugelassen und für die Bereitstellung dieser Dienstleistungen verzeichnet wurde, und

d) den Schutz und die Beförderung von Sendungen zu einem Transporteur, der die Anforderungen gemäß Nummer 6.6 erfüllt.

6.3.1.2. Die zuständige Behörde in jedem Mitgliedstaat legt in ihrem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 die Zuständigkeiten für die Durchführung des folgenden Verfahrens für die Zulassung reglementierter Beauftragter fest:

a) Der Antragsteller beantragt die Zulassung bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich die im Antrag genannten Betriebsstandorte befinden.

Der Antragsteller legt der jeweiligen zuständigen Behörde ein Sicherheitsprogramm vor. In dem Programm werden die Methoden und Verfahren beschrieben, die der Beauftragte einzuhalten hat, um den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu entsprechen. In dem Programm ist auch darzulegen, wie der Beauftragte selbst die Einhaltung dieser Methoden und Verfahren zu überwachen hat. Das Sicherheitsprogramm eines Luftfahrtunternehmens, in dem Methoden und Verfahren beschrieben sind, die das betreffende Luftfahrtunternehmen einzuhalten hat, um den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu entsprechen, gilt als Erfüllung der Anforderung für reglementierte Beauftragte, ein Sicherheitsprogramm vorzulegen.

Der Antragsteller muss ferner die „Verpflichtungserklärung — Reglementierter Beauftragter“ gemäß Anlage 6- A vorlegen. Diese Erklärung wird von dem Bevollmächtigten des Antragstellers oder der für die Sicherheit verantwortlichen Person unterzeichnet.

Die unterzeichnete Erklärung wird von der jeweiligen zuständigen Behörde aufbewahrt.

b) Die zuständige Behörde, oder ein in ihrem Namen handelnder unabhängiger Validierer, prüft das Sicherheitsprogramm und dann die angegebenen Betriebsstandorte, um zu bewerten, ob der Antragsteller die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erfüllt.

Die zuständige Behörde, oder der in ihrem Namen handelnde unabhängige Validierer, sollten berücksichtigen, ob der Antragsteller über ein AEO-Zertifikat gemäß Artikel 14a Absatz 1 Buchstabe b oder c der Verordnung (EG) Nr. 1875/2006 (1) zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 (2) verfügt.

c) Erachtet die zuständige Behörde die unter den Buchstaben a und b vorgelegten Informationen als hinreichend, sorgt sie dafür, dass die erforderlichen Angaben zum Beauftragten spätestens am folgenden Arbeitstag in die „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender" eingespeist werden. Bei der Eingabe in die Datenbank vergibt die zuständige Behörde für jeden zugelassenen Betriebsstandort eine eindeutige alphanumerische Kennung im Standardformat.

Erachtet die zuständige Behörde die unter den Buchstaben a und b vorgelegten Informationen nicht als hinreichend, werden der Stelle, die die Zulassung als reglementierter Beauftragter beantragt hat, zeitnah die Gründe dafür mitgeteilt.

Sind in dem Sicherheitsprogramm eines Luftfahrtunternehmens die Methoden und Verfahren beschrieben, die das betreffende Luftfahrtunternehmen einzuhalten hat, um die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu erfüllen, können die Anforderungen gemäß den Buchstaben a und b für alle in dem Programm des Luftfahrtunternehmens angegebenen Betriebsstandorte als erfüllt gelten. Eine Überprüfung der in dem Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens genannten Betriebsstandorte muss spätestens 2 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung stattfinden.

Wurde ein reglementierter Beauftragter gemäß den Kommissionsverordnungen (EG) Nr. 2320/2002 und (EG) Nr. 820/2008 der Kommission oder der Entscheidung K(2008) 4333 der Kommission zugelassen, kann er als reglementierter Beauftragter im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen für die Betriebsstandorte betrachtet werden, an denen eine Überprüfung stattgefunden hat.

d) Ein reglementierter Beauftragter gilt erst als zugelassen, wenn die ihn betreffenden Angaben in die „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender" eingespeist sind.

6.3.1.3. Ein reglementierter Beauftragter benennt für jeden Betriebsstandort mindestens eine Person, die für die Durchführung des vorgelegten Sicherheitsprogramms verantwortlich ist. Diese Person muss eine Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Kapitel 11.1 erfolgreich durchlaufen haben.

6.3.1.4. Die Validierung reglementierter Beauftragter wird in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als 5 Jahren wiederholt. Hierbei ist eine Überprüfung am Betriebsstandort durchzuführen, um festzustellen, ob der reglementierte Beauftragte die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen noch erfüllt.

Eine Inspektion auf dem Betriebsgelände des reglementierten Beauftragten durch die zuständige Behörde gemäß dem nationalen Qualitätskontrollprogramm kann als Überprüfung des Betriebsstandortes angesehen werden, wenn sie alle für eine Zulassung erforderlichen Anforderungen abdeckt.

6.3.1.5. Hat die zuständige Behörde Zweifel, ob der reglementierte Beauftragte die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen noch erfüllt, entzieht sie dem Betreffenden den Status als reglementierter Beauftragter für den/die jeweiligen Betriebsstandort/e.

Die zuständige Behörde stellt sicher, dass diese Statusänderung unmittelbar nach dem Entzug, auf jeden Fall aber binnen 24 Stunden, in der „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ vermerkt wird.

6.3.1.6. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 strengere Maßnahmen anzuwenden, ist ein gemäß Nummer 6.3 zugelassener reglementierter Beauftragter in allen Mitgliedstaaten anzuerkennen.

6.3.1.7. Die Anforderungen gemäß Nummer 6.3.1, ausgenommen 6.3.1.2 Buchstabe d, gelten nicht, wenn die zuständige Behörde selbst als reglementierter Beauftragter zugelassen werden soll.

6.3.2. **Sicherheitskontrollen, die von reglementierten Beauftragten durchzuführen sind**

6.3.2.1. Bei der Annahme von Sendungen prüft der reglementierte Beauftragte, ob die Stelle, von der er die Sendung erhält, ein reglementierter Beauftragter, ein bekannter Versender, ein geschäftlicher Versender oder keines davon ist.

6.3.2.2. Die Person, die die Sendungen dem reglementierten Beauftragten oder Luftfahrtunternehmen übergibt, muss einen Personalausweis, Reisepass, Führerschein oder sonstiges Dokument mit Lichtbild vorweisen, der/das von den nationalen Behörden ausgestellt oder anerkannt ist. Der Ausweis oder das betreffende Dokument dient zur Feststellung der Identität der Person, die die Sendungen übergibt.

6.3.2.3. Bei Annahme von Sendungen, bei denen zuvor nicht alle erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden, stellt der reglementierte Beauftragte sicher, dass sie gemäß Nummer 6.2 kontrolliert werden.

6.3.2.4. Nach Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß Nummer 6.3.2.1 bis 6.3.2.3 dieser Verordnung und Nummer 6.3 eines gesonderten Beschlusses der Kommission sorgt der reglementierte Beauftragte dafür, dass

a) der Zugang zu den Sendungen kontrolliert wird und

b) die Sendungen bis zu ihrer Übergabe an einen anderen reglementierten Beauftragten oder ein Luftfahrtunternehmen vor unbefugten Eingriffen geschützt werden.

6.3.2.5. Nach Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß Nummer 6.3.2.1 bis 6.3.2.4 dieser Verordnung sorgt der reglementierte Beauftragte dafür, dass Sendungen, die einem Luftfahrtunternehmen oder einem anderen reglementierten Beauftragten übergeben werden, mit entsprechenden Begleitdokumenten, entweder in Form eines Luftfrachtbriefs oder in einer separaten Erklärung — in elektronischem Format oder als Schriftstück — versehen werden.

6.3.2.6. Die Begleitdokumente sind zur Inspektion durch die zuständige Behörde vor dem Verladen der Sendung in das Luftfahrzeug jederzeit zur Verfügung zu halten und müssen folgende Angaben enthalten:

a) Name und Anschrift des reglementierten Beauftragten, der den Sicherheitsstatus festgelegt hat, für den jeweiligen Betriebsstandort und/oder die von der zuständigen Behörde vergebene unikale alphanumerische Kennung;

b) eindeutige Kennung der Sendung, z. B. Nummer des Luftfrachtbriefs (HAWB oder MAWB);

c) Inhalt der Sendung;

d) Sicherheitsstatus der Sendung:

— „SPX“, d. h. sicher für Passagierflugzeuge, Nurfrachtflugzeuge, Nurpostflugzeuge oder

— „SCO“, d. h. sicher ausschließlich für Nurfrachtflugzeuge und Nurpostflugzeuge;

e) Grund für die Erteilung des Sicherheitsstatus, unter Angabe von:

— „KC“, d. h. erhalten von bekanntem Versender,

— „AC“, d. h. erhalten von geschäftlichem Versender,

— verwendetes Mittel oder Verfahren der Kontrolle oder

— Gründe für die Ausnahme der Sendung von der Kontrolle;

f) Name der Person, die den Sicherheitsstatus erteilt hat, oder eine gleichwertige Identifizierung, sowie Datum und Uhrzeit der Erteilung;

g) ggf. Name und Anschrift des reglementierten Beauftragten, der den von einem anderen reglementierten Beauftragten erteilten Sicherheitsstatus für eine Sendung akzeptiert hat, für den jeweiligen Betriebsstandort, oder von der zuständigen Behörde vergebene unikale Kennung.

6.3.2.7. Bei konsolidierten Sendungen gelten die Anforderungen gemäß Nummer 6.3.2.6 Buchstaben c, e, f und g als erfüllt, wenn der reglementierte Beauftragte über einen nachvollziehbaren Prüfpfad Art des Inhalts, den Grund für die Erteilung des Sicherheitsstatus und/oder Name der Person, die den Sicherheitsstatus erteilt hat, sowie Datum und Uhrzeit der Erteilung feststellen kann, und zwar zu jedem Zeitpunkt vor dem Verladen der Sendung in das Luftfahrzeug und danach für die Dauer des Fluges oder für 24 Stunden, je nachdem, welcher Zeitraum länger ist.

6.3.2.8. Bei Annahme von Sendungen, die zuvor nicht allen erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen wurden, kann der reglementierte Beauftragte auch entscheiden, dass die in Nummer 6.3.2 genannten

Sicherheitskontrollen nicht durchgeführt werden, sondern dass die Sendungen einem anderen reglementierten Beauftragten übergeben werden, der die Durchführung dieser Kontrollen gewährleistet.

Daneben unterliegen die von einem reglementierten Beauftragten durchzuführenden Sicherheitskontrollen den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

6.4. BEKANNTE VERSENDER

6.4.1. **Zulassung bekannter Versender**

6.4.1.1. Bekannte Versender werden durch die zuständige Behörde zugelassen.

Die Zulassung zum bekannten Versender gilt nur für den jeweiligen Betriebsstandort.

6.4.1.2. Die zuständige Behörde in jedem Mitgliedstaat legt in ihrem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 die Zuständigkeiten für die Durchführung des folgenden Verfahrens für die Zulassung bekannter Versender fest:

a) Der Antragsteller beantragt die Zulassung bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sein Betriebsstandort liegt.

Dem Antragsteller werden die „Leitlinien für bekannte Versender“ gemäß Anlage 6-B zur Verfügung gestellt.

b) Die zuständige Behörde oder ein in ihrem Namen handelnder unabhängiger Validierer prüft dann die angegebenen Betriebsstandorte, um zu bewerten, ob der Antragsteller die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erfüllt.

Um festzustellen, ob der Antragsteller diese Anforderungen erfüllt, verwendet die zuständige Behörde oder der in ihrem Namen handelnde unabhängige Validierer die „Validierungscheckliste für bekannte Versender“ gemäß Anlage 6-C. In dieser Liste ist auch eine Verpflichtungserklärung enthalten, die vom Bevollmächtigten des Antragstellers oder der für die Sicherheit verantwortlichen Person des betreffenden Betriebsstandortes zu unterzeichnen ist.

Die zuständige Behörde oder der in ihrem Namen handelnde unabhängige Validierer sollten berücksichtigen, ob der Antragsteller über ein AEO-Zertifikat gemäß Artikel 14a Absatz 1 Buchstabe b oder c der Verordnung (EG) Nr. 1875/2006 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission verfügt.

Nach der Validierung anhand der Checkliste wird diese mit den darin enthaltenen Informationen als Verschlusssache behandelt.

Die unterzeichnete Erklärung wird von der jeweiligen zuständigen Behörde oder aber vom unabhängigen Validierer aufbewahrt und der betreffenden zuständigen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

c) Erachtet die zuständige Behörde die unter Buchstaben a und b vorgelegten Informationen als hinreichend, stellt sie sicher, dass die erforderlichen Angaben zum Versender spätestens am folgenden Arbeitstag in die „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ eingespeist werden. Bei Erfassung in der Datenbank vergibt die zuständige Behörde für jeden zugelassenen Betriebsstandort eine unikale alphanumerische Kennung im Standardformat.

Erachtet die zuständige Behörde die unter Buchstaben a und b vorgelegten Informationen nicht als hinreichend, werden der Stelle, die die Zulassung als bekannter Versender beantragt hat, zeitnah die Gründe dafür mitgeteilt.

d) Wurde ein bekannter Versender vor dem 29. April 2010 zugelassen, kann die Einhaltung der durch Nummer 6.4.2 abgedeckten Anforderungen sichergestellt werden, indem der Versender als bekannter Versender im Sinne der Verordnung (EG) 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen betrachtet wird, und zwar bis zu 3 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

e) Ein bekannter Versender gilt erst als zugelassen, wenn die ihn betreffenden Angaben in der „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ erfasst sind.

6.4.1.3. Ein bekannter Versender benennt für jeden Betriebsstandort mindestens eine Person, die für die Durchführung der Sicherheitskontrollen und die Überwachung ihrer Einhaltung verantwortlich ist. Diese Person muss eine Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgreich durchlaufen haben.

6.4.1.4. Die Validierung bekannter Versender wird in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als 5 Jahren wiederholt. Hierbei wird auch eine Überprüfung am Betriebsstandort durchgeführt, um festzustellen, ob der bekannte Versender die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen noch erfüllt.

Eine Inspektion auf dem Betriebsgelände des bekannten Versenders durch die zuständige Behörde gemäß dem nationalen Qualitätskontrollprogramm kann als Überprüfung des Betriebsstandortes angesehen werden, wenn sie alle Anforderungen der Checkliste gemäß Anlage 6-C abdeckt.

6.4.1.5. Hat die zuständige Behörde Zweifel, ob der bekannte Versender die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen noch erfüllt, entzieht sie dem Betreffenden den Status als bekannter Versender für den/die jeweiligen Betriebsstandort/e.

Die zuständige Behörde stellt sicher, dass diese Statusänderung unmittelbar nach dem Entzug, auf jeden Fall aber binnen 24 Stunden, in der „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ vermerkt wird.

6.4.1.6. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 strengere Maßnahmen anzuwenden, ist ein gemäß Nummer 6.4 zugelassener bekannter Versender in allen Mitgliedstaaten anzuerkennen.

Bekannte Versender, die gemäß Nummer 6.4.1.2 Buchstabe d zugelassen wurden, unterliegen ferner der in Nummer 6.4 eines gesonderten Beschlusses der Kommission enthaltenen Zusatzbestimmung.

6.4.2. **Sicherheitskontrollen, die von bekannten Versendern durchzuführen sind**

6.4.2.1. Der bekannte Versender gewährleistet Folgendes:

a) das Niveau der Sicherheit an dem Betriebsstandort oder auf dem Betriebsgelände ist ausreichend, um identifizierbare Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff zu schützen,

b) alle Mitarbeiter, die Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost haben, bei der die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden, sind gemäß den Anforderungen von Kapitel 11 eingestellt und geschult, und

c) identifizierbare Luftfracht/Luftpost wird bei Produktion, Verpackung, Lagerung und/oder Versand vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation geschützt.

Wurden aus irgendwelchen Gründen diese Sicherheitskontrollen bei einer Sendung nicht durchgeführt, oder hat die Sendung ihren Ursprung nicht bei dem bekannten Versender, weist der bekannte Versender den reglementierten Beauftragten unmissverständlich auf diesen Umstand hin, damit Nummer 6.3.2.3 Anwendung finden kann.

6.4.2.2. Der bekannte Versender akzeptiert, dass Sendungen, die den erforderlichen Sicherheitskontrollen nicht unterzogen wurden, gemäß Nummer 6.2.1 kontrolliert werden.

ANLAGE 6-A

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — REGLEMENTIERTER BEAUFTRAGTER

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und ihrer Durchführungsbestimmungen

erkläre ich hiermit:

— die Informationen im Sicherheitsprogramm des Unternehmens sind nach meinem besten Wissen und Gewissen richtig und zutreffend,

— die in diesem Sicherheitsprogramm festgelegten Methoden und Verfahren werden an allen durch das Programm abgedeckten Betriebsstandorten angewandt und beibehalten,

— das genannte Sicherheitsprogramm wird korrigiert und angepasst, um allen künftigen relevanten Änderungen der EG-Rechtsvorschriften zu entsprechen, es sei denn, das Unternehmen [Name des Unternehmens] unterrichtet [Name der zuständigen Behörde], dass es nicht mehr als reglementierter Beauftragter tätig sein will,

— Das Unternehmen [Name des Unternehmens] unterrichtet [Name der zuständigen Behörde] schriftlich

a) über kleinere Änderungen an seinem Sicherheitsprogramm, z. B. Name des Unternehmens, für die Sicherheit verantwortliche Person oder Kontaktangaben der Ansprechpartner, Wechsel der Person, die Zugang zu der „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ benötigt, und zwar zeitnah, mindestens aber binnen 10 Arbeitstagen, und

b) über geplante größere Änderungen, wie z. B. neue Kontrollverfahren, umfangreichere Bauarbeiten, die die Einhaltung der einschlägigen EG-Rechtsvorschriften beeinträchtigen könnten, Betriebsstandort- oder Anschriftenwechsel, und zwar mindestens 15 Arbeitstage vor Beginn/der geplanten Änderung.

— um die Erfüllung der einschlägigen EG-Rechtsvorschriften zu gewährleisten, wird [Name des Unternehmens] bei allen Inspektionen den Anforderungen entsprechend uneingeschränkt kooperieren und den Inspektoren auf Verlangen Zugang zu allen Unterlagen gewähren,

— [Name des Unternehmens] wird [Name der zuständigen Behörde] über alle ernsthaften Sicherheitsverstöße und verdächtigen Umstände unterrichten, die in Bezug auf die Sicherheit von Luftfracht-/Luftpostsendungen relevant sein können, insbesondere über jeden Versuch, in den Sendungen gefährliche Gegenstände zu verstecken,

— [Name des Unternehmens] wird sicherstellen, dass alle betroffenen Mitarbeiter eine angemessene Schulung erhalten und sich ihrer Sicherheitsverantwortung im Rahmen des Sicherheitsprogamms des Unternehmens bewusst sind, und

— das Unternehmen [Name des Unternehmens] unterrichtet [Name der zuständigen Behörde], wenn

a) es seine Tätigkeit einstellt,

b) seine Tätigkeit sich nicht mehr auf Luftfracht/Luftpost erstreckt, oder

c) es die Anforderungen der einschlägigen EG-Rechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

ANLAGE 6-B

Die Einzelheiten der Leitlinien für bekannte Versender sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

ANLAGE 6-C

Die Einzelheiten der Validierungscheckliste für bekannte Versender sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333